

1986 மே 21

இணைப்பு 1.

(47-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக் குறிப்பைக் காண்க.)

மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிருவாகம் 1986-87 ஆம் ஆண்டுக்குரிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு.

போக்குவரத்துத் துறையின் அமைப்பு :

1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், 1974 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம் இச்சட்டங்களின் கீழ் இயற்றப்பட்ட விதிகள் ஆகியவற்றை நிருவகிப்பது போக்குவரத்துத் துறையின் பொறுப்பாகும். மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் போக்குவரத்தை ஒழுங்குபடுத்துவதோடு, மோட்டார் வண்டிகளைப் பதிவு செய்தல், போக்குவரத்து வண்டிகள் மீது பொறுப்பு வகித்து ஓட்டுநர்களுக்கு உரிமம் வழங்குதல், போக்குவரத்தை ஒழுங்கு படுத்தல், பிறருக்கு நேரும் இடர்பாடுகளுக்காக மோட்டார் வண்டி விபத்து ஈட்டுறுதி செய்தல், முதலியவைகளுக்கு வகை செய்கிறது. பயணிகள், சரக்குகள் போக்குவரத்திற்குப் போதுமான வசதிகளைச் செய்து அப்போக்குவரத்தில் மக்கள் பாதுகாப்பிற்கு உறுதி செய்வது இதன் குறிக்கோளாகும்.

2. போக்குவரத்து ஆணையாளரின் நிருவாகப் பொறுப்பின் கீழ் போக்குவரத்துத் துறை செயற்படுகிறது. இதன் ஆணையாளர் மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரியும் ஆவார். மாநில அளவில், போக்குவரத்து இணை ஆணையாளர் ஒருவர் (தற்சமயம் போக்குவரத்து துணை ஆணையாளர் பொறுப்பு வகிக்கிறார்), போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர்கள் மூவர், உதவிச் செயலாளர்கள் மூவர், துறை பிரதிநிதி ஒருவர், தலைமைக் கணக்கு அதிகாரி ஒருவர், கணக்கு அதிகாரி ஒருவர், மோட்டார் வண்டிகள் உதவிப் பொறியாளர் ஒருவர், புள்ளியியல் துறை உதவி இயக்குநர் ஒருவர் ஆகியோர், போக்குவரத்து ஆணையாளருக்கு உதவி புரிகின்றனர். மாவட்ட நிதிபதி தரத்தில் உள்ள மாநிலப் போக்குவரத்து மேல்முறையீட்டு நடுவர் ஒருவர், மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரி அவரது செயலாளர்கள் கூடுதல் செயலாளர்கள் ஆகியோரது ஆணைகள்

[1986 மே 2]

மற்றும் மண்டலப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் அவரது செயலாளர்கள் ஆகியோரது ஆணைகளின் மீதான மேல் முறையீடுகளையும் மறு விசாரணை மனுக்களையும் விசாரிக்கிறார். மாநிலப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றச் செயலர் என்று பதவிப் பெயர் கொண்ட வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் பதவித் தரத்திலுள்ள அதிகாரி ஒருவர் மாநிலப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றத்துக்கு உதவியாகப் பணியாற்றுகின்றார்.

3. வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளின் தலைமையிடங்களில் உள்ள 24 பிரிவு அலுவலகங்கள் உட்பட பிரிவு அலுவலகங்கள் 53 உள்ளன. வண்டிகளின் எண்ணிக்கைக்கேற்ப ஒவ்வொரு பிரிவும் மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர் நிலை I-ன் தலைமையின் கீழ் அல்லது மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர் நிலை II-ன் அல்லது இவ்விருவர் தலைமையின் கீழ் உள்ளது. வட்டாரம் முழுவதும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் பொறுப்பில் இருக்கிறது. இவர், சம்பந்தப்பட்ட வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தின் செயலாளராகவும் பணியாற்றுகிறார். மேற்பார்வை வசதிக்காக, மாநிலம் முழுவதும் ஆறு மண்டலங்களாகப் பிரிக்கப்பட்டுள்ளன. ஒவ்வொரு மண்டலமும் போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர் ஒருவரின் பொறுப்பில் உள்ளது. போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர்கள் அவர்களுடைய மண்டலங்களுக்கு, வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளாகவும் செயற்படுகின்றனர். மண்டலத்தில் உள்ள போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளருக்கு உதவியாக தலைமையிடங்களில் நிருவாகப் பணியாளர்கள், மோட்டார் வண்டி ஆய்வாளர்கள் (பறக்கும் படைகள்) கணக்கு உதவி அதிகாரி ஒருவர் ஆகியோரும், மாவட்டங்களில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளும் செயற்படுகின்றனர். தமிழ் நாட்டில், புழல், கந்தையக் கவுண்டன் சாவடி, ஓசூர், புளியறை, கூடலூர், களியக்காவினை; பூவிருந்தவல்லி, காட்பாடி மற்றும் அம்பரம்பாளையம் ஆகிய இடங்களில், இடத்திற்கு ஒன்றாக மொத்தம் ஒன்பது பலநோக்குத் தணிக்கைச் சாவடிகள் இயங்கி வருகின்றன. ஒவ்வொரு தணிக்கைச் சாவடியிலும் நான்கு தொழில் நுட்பமற்ற மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர்கள் பணிபுரிகின்றனர். இவர்கள், மாநிலங்களுக்

1986 மே 2]

கிடையே, இயங்கும் வண்டிகள், உரிமத்தில் விதிக்கப்பட்டுள்ள வரியை ஒழுங்காகச் செலுத்தி, உரிமத்தில் கண்டுள்ள நிபந்தனைகளின்படி இயங்குகின்றனவா என்று கண்காணிக் கின்றனர்.

4. சென்னை மாநகரைப் பொறுத்தவரை, போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர் ஒருவர் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தாராகச் செயற்படுகிறார். சென்னைப் பெருநகரில் மட்டும் இயங்கும் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரை நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட பேருந்துப் போக்குவரத்துத் தொடர்பான பணியையும் அவர் கவனிக்கிறார். சென்னை மாநகரில் நான்கு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்கள் உள்ளனர். மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர்களின் தொழில் நுட்பத்தினை மறு ஆய்வு செய்வதற்காக இரண்டு உதவிப் பொறியாளர்கள் (மோட்டார் வண்டிகள்) சேலம் மற்றும் மதுரை ஆகிய இடங்களைத் தலைமையகமாகக் கொண்டு செயற்படுவதற்கு அனுமதியளிக்கப்பட்டுள்ளது.

மோட்டார் வண்டிகள் போக்குவரத்து வளர்ச்சியும் வசதிகளும்:

5. 1974-75-ல் இருந்த 1,70,461 இயக்கு ஊர்திகள் (போக்கு வரத்து மற்றும் போக்குவரத்தல்லாத) 1984-85-ல் 5,54,862 ஆக உயர்ந்து இப்பத்தாண்டுகளில் சீரான வளர்ச்சியை எட்டியுள்ளது.

கடந்த இரண்டாண்டுகளில் போக்குவரத்து ஊர்திகளின் விவரங்கள் கீழ்க்கண்டவாறு ஒப்பிடப்படுகிறது:—

பயணிப் பேருந்துகள்.

சரக்கு ஊர்திகள்.

குறித்த நாள்.	தனியார் துறை.	அரசுத் துறை.	பொதுச் சரக்கு.	தனிச்சரக்கு.	ஒப்பந்த ஊர்திகள்.	பிற போக்குவரத்து ஊர்திகள்.	மொத்தம்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
31-12-84.	5146	8789	43017	3646	28079	23688	112365
31-12-85	5240	9510	51042	3956	32492	20819	128459

[1986 மே 2]

அரசின் நாட்டுடைமைக் கொள்கையினால் அரசுத் துறை பேருந்துகள் குறிப்பிடத்தக்க அளவில் அதிகரித்துள்ளன.

6. பொது மக்களின் நலனைக் கருத்திற்கொண்டு, எந்தெந்த வழித் தடங்களில் பயணிப் பேருந்துகளை இயக்குவது அவசியம் என்று கருதப்படுகிறதோ அந்தந்த வழித்தடங்களுக்கு குரிய அனுமதிகளைப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் வழங்குகின்றனர். இம் மாநிலம் முழுவதிலும் இயக்குவதற்காக, சரக்கு ஊர்திகள், வாடகைக் கார்கள், சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள் ஆகியவற்றிற்கும் சென்னை மாநகர் நீங்கலாக ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களுக்கும் நிபந்தனை ஏதுமின்றி அனுமதிகள் வழங்கப்படுகின்றன. போக்குவரத்து ஊர்திகளைக் குறிப்பிட்ட காலத்திற்கொரு முறை ஆய்வு செய்தல், அந்தந்த ஊர்திகளில் ஏற்றிச் செல்வதற்குரிய பயணிகளின் எண்ணிக்கையை வரையறுத்தல், வசதியான இருக்கைகளை வைத்தல், பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தமட்டில் இருக்கை வரிசைகளின் இடையே காணப்படும் இடைவெளி, சரக்கு ஊர்திகளைப் பொறுத்தமட்டில் சரக்கு ஏற்றிய பிறகு அவ்ஊர்திகளின் எடை எவ்வளவாக இருக்க வேண்டும் என்பது, வேகக் கட்டுப்பாடு, ஓட்டுநர்களுக்கு உரிமம் வழங்குதல், ஆகியவற்றின் வாயிலாகப் பொது மக்களின் பாதுகாப்புக்கும், வசதிக்கும் உறுதி செய்யப் பட்டுள்ளது.

7. பயணிப் போக்குவரத்தினை நாட்டுடமையாக்கும் அரசின் கொள்கைக்கேற்ப, அரசுத் துறையில் இயங்கி வரும் பயணிப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை சீராகப் பெருகி வருகிறது. 1985 ஆம் ஆண்டு சரக்கு ஊர்திகளின் எண்ணிக்கை 8,335 ஆக அதிகரித்துள்ளது.

8. சுற்றுலாவை வளர்க்க நாடு முழுவதும் ஒப்பந்த வண்டிகளை இயக்க 386 அனைத்திந்திய சுற்றுலா மோட்டார் கார்கள், 51 அனைத்திந்திய சுற்றுலாப் பயணிப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றிற்குத் தேசிய அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன. 1-7-1984 முதல் சுற்றுலா வாடகைக் கார்களுக்கு உரிமம் வழங்கும் அதிகாரம் மண்டலங்களின் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளுக்கு அளிக்கப்பட்டது. இதற்கு முன்பு

1986 மே 2]

இவ்வதிகாரம் தமிழ்நாடு மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரியிடம் இருந்து வந்தது. 2,368 கார்கள் மற்றும் வேன்களுக்கும் சுற்றுலா அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டன.

மாநிலங்களுக்கிடையே போக்குவரத்து.

9. ஒரு மாநிலத்திலிருந்து மற்றொரு மாநிலத்திற்குப் பயணிகள், சரக்குகள் போக்குவரத்து தடையின்றி நடைபெறும் பொருட்டு, அண்டை மாநிலங்களுடன் பரிமாற்ற உடன்பாடுகள் செய்து கொள்ளப்படுகின்றன. மாநிலங்களுக்கிடையே வழித்தடங்களில் செல்லும் பயணிப் பேருந்துகளுக்கு மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் அனுமதிகள் வழங்குகிறது. தமிழ் நாட்டிற்கும் அண்டை மாநிலங்களுக்கிடையேயும் உடன்பாடுகள் செய்து கொள்ளப்பட்டன. தமிழ்நாட்டிற்கும் அண்டை மாநிலங்களாகிய ஆந்திரப் பிரதேசம், கேரளம், கர்நாடகம் மற்றும் யூனியன் பிரதேசமான புதுச்சேரி ஆகிய மாநிலங்கள் ஒவ்வொன்றுக்கும் இடையே ஒப்பந்தங்கள் ஏற்கனவே செய்து கொள்ளப்பட்டுள்ளன. அந்தந்த மாநிலங்களில் பயணிப் பேருந்துகள் சென்று வரும் கிலோமீட்டர் சமதொலைவு அடிப்படையில் அந்த ஒப்பந்தங்கள் செய்து கொள்ளப்படுகின்றன. ஒப்பந்த முறைப்படி மாநிலங்களுக்கிடையே வழித்தட நீளம், ஊர்திகளின் எண்ணிக்கை, தடங்களின் அளவு ஆகியவையும் பாண்டிச்சேரியைப் பொறுத்தமட்டில் 4-க்கு 1 என்ற விகிதத்திலும் பங்கீடுகள் நடத்தப்படுகின்றன.

10. சரக்கு வண்டிகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றின் அனுமதிகள் மீது மேலொப்பப்படுவதற்காக, அண்டை மாநிலங்களுடன் ஏற்கனவே செய்து கொள்ளப்பட்ட ஏற்பாடுகள் கீழே குறிப்பிட்டுள்ளவாறு தொடர்ந்து செயற்படுத்தப்பட்டு வருகின்றது :—

எந்தெந்த மாநிலங்களுக்கு இடையே.	சரக்கு ஊர்திகள். ஒப்பந்த ஊர்திகள்.			
	பொது. தனியார்.	சுற்றுலாச் சீருந்து.	சாதாரணச் சீருந்து.	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
தமிழ்நாடு—ஆந்திரா	4,500	100	50	100
தமிழ்நாடு—கர்நாடகம்	3,000	150	100	200
தமிழ்நாடு—கேரளம்	2,000	200	150	500
தமிழ்நாடு—பாண்டிச்சேரி	3,000	வரம் பில்லை.	வரம் பில்லை.	வரம் பில்லை.

[1986 மே 2]

1939 ஆம் ஆண்டு இயக்கு ஊர்திகள் சட்டத்தின் 63-3 (பி) பிரிவின்கீழ் பாண்டிச்சேரிக்கும் தமிழ்நாட்டிற்கும் இடையேயான போக்குவரத்து பரிமாற்ற உடன்பாடு ஏப்ரல் 1985-ல் இறுதியாக்கப்பட்டு 19—4—1985-லிருந்து அமுலுக்கு வந்தது. கூடுதல் பயணிப் போக்குவரத்து ஊர்திகளின் எண்ணிக்கையை அதிகரிப்பது மட்டுமின்றி, தமிழ்நாட்டிலிருந்து மேலும் 3,000 பொதுச்சரக்கு ஊர்திகள் பாண்டிச்சேரிக்குச் சென்றுவர அனுமதி வழங்கவும், பாண்டிச்சேரியில் இருந்து 300 பொதுச் சரக்கு ஊர்திகள் தமிழ்நாட்டிற்கு வந்து செல்ல அனுமதி வழங்கவும் மேற்படி ஒப்பந்தம் வகை செய்கின்றது.

கூட்டு அனுமதித் திட்டத்தின்கீழ் தமிழ்நாடு, கர்நாடகம், கேரளம், ஆந்திரப் பிரதேசம், குஜராத், மகராஷ்டிரம் ஆகிய மாநிலங்கள், யூனியன் பிரதேசங்களான புதுச்சேரி, கோவா, டாமன், டையு, தாத்ரா மற்றும் நகர் ஹவேலி ஆகியவை அடங்கிய தென் மண்டலத்தில் 900 சரக்கு வண்டிகளை இயக்குவதற்கு தனி உடன்பாடு செய்து கொள்ளப்பட்டுள்ளது. 900 அனுமதிகள் ஏற்கனவே வழங்கப்பட்டுள்ளன. அவற்றில் 54 அனுமதிகள் ஆதி திராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினருக்கு வழங்கப்பட்டன. இந்தியா முழுவதிலும் அல்லது ஐந்து மாநிலங்களுக்குக் குறையாத அண்டை மாநிலங்களிலும் சரக்குப் போக்குவரத் திணைத் தடையின்றி அனுமதிக்கும் நோக்கோடு சரக்கு ஊர்திகளுக்குத் தேசிய அனுமதிகள் வழங்கும் திட்டம் ஒன்றை இந்திய அரசு வகுத்துள்ளது. இத்திட்டத்தின்கீழ், 1975-76-ல் தமிழ்நாட்டிற்கு 250 மற்றும் 150 ஆக இரு கட்டங்களில் மொத்தம் 400 அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டன. 1980-ல் இந்த அனுமதியின் எண்ணிக்கை மேலும் 400 ஆக உயர்த்தப்பட்டது. அதே நேரத்தில், 1978 ஆம் ஆண்டு 47 ஆம் சட்டம் அமுலுக்கு வந்தது. இச்சட்டத்தின்படி 18 விழுக்காடு ஆதி திராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினருக்கு ஒதுக்கப்பட வேண்டும். அதன்படி 1980-ல் உயர்த்திக் கொடுக்கப்பட்ட 400 அனுமதிகளில் 72 அனுமதிகள், ஆதி திராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினருக்கு வழங்கப்பட்டன. 1982 ஆம் ஆண்டு கூடுதலாக 400 அனுமதிகள் தமிழ்நாட்டிற்கு ஒதுக்கப்பட்டன. இதிலும் 72 அனுமதிகள் ஆதி திராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினருக்கு வழங்கப்பட்டன. 1984 ஆம் ஆண்டு மேலும் கூடுதலாக 300 அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டன. இதில் 42

1986 மே 2]

அனுமதிகள் ஆதி திராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினருக்கு வழங்கப் பட்டன. ஏற்கனவே வழங்கப்பட்ட மேற்கூறிய அனுமதிகள் தவிர 1985-86 ஆம் ஆண்டில் (31-12-1985 வரை) புதிய ஒதுக்கீடு ஏதும் வழங்கப்படவில்லை. மீன் எடுத்துச் செல்லும் வண்டிகள் உட்பட 25 சரக்கு வண்டிகளுக்காகக் கோளம், தமிழ்நாடு, ஆந்திரப் பிரதேசம் ஆகிய மாநிலங்களுக்கிடையே கனி முக்கூட்டு உடன்பாடு ஒன்று செய்து கொள்ளப்பட்டது. தென் மண்டலத் திட்டத்தின்கீழ் 100 சுற்றுலா வாடகை மோட்டார் வண்டிகளுக்கு அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன. மைய அரசு 1984 ஆம் ஆண்டு ஜூலை திங்களில் கூடுதலாக 200 சுற்றுலா வாடகை வண்டிகளுக்கு அனுமதிகள் வழங்க இசைந்துள்ளது.

பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுடமையாக்குதல்.

11. பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுடமையாக்கும் கொள்கைக்கு இணங்க, பின்வரும் வகையில் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டுள்ள உரிமங்களில் செயற் திறன் கால அளவு முடிவடையும்பொழுது, அப்பேருந்து வழித் தடங்கள் அரசால் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன:—

(i) 75 மைல்களும் (125 கி.மீ.) அதற்கு அதிகமான தொலைவு களும் கொண்ட விரைவு, சாதாரண போக்குவரத்துப் பேருந்துகள் அனைத்தும்;

(ii) எவ்வளவு தொலைவாக இருந்தபோதிலும் சென்னை மாநகரிலிருந்து தொடங்கும் அல்லது சென்னை மாநகரில் முடிவடையும் வழித்தடங்கள் அனைத்தும்;

(iii) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து தொடங்கும் அல்லது அம்மாவட்டத்தில் முடிவடையும் வழித்தடங்கள் உட்பட அம்மாவட்டத்திலுள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும்.

12. இக்கொள்கை 1967 ஆம் ஆண்டில் உருவாக்கப்பட்டது. பேருந்து உரிமையாளர்கள் நீதிமன்றத்திற்குச் சென்றதால், மேற்சொன்ன எல்லா வகை வழித்தடங்களையும் நாட்டுடமையாக்கும் பணி மெதுவாகவே நடைபெற்றது. 1967-ல் வசூத்த நாட்டுடமையாக்கும் கொள்கையின் வரம்பிற்குள் வருந் வழித்தடங்களில் தனியார் பேருந்துகள் இன்றும் இயங்கி

[1986 மே 2]

வருகின்றன. நாட்டுடமையாக்கும் திட்டத்தை விரைவுபடுத்தும் பொருட்டு 50 பேருந்துகளுக்குமேல் சொந்தத்தில் வைத்துள்ள தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள் தமிழ்நாடு 1971 ஆம் ஆண்டு பேருந்து உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்டத்தின்கீழ் அரசு கையகப்படுத்தியது. ஐந்தாண்டு காலத்திற்குள் பயணிப் போக்கு வரத்துப் பணிகள் அனைத்தையும் நாட்டுடமையாக்கும் தனது கொள்கையை அரசு 1972 ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டு திங்களில் அறிவித்தது. எனினும், இக்கொள்கைக்குச் செயல் வடிவம் கொடுப்பதற்காக நிறைவேற்றப்பட்ட, தமிழ்நாடு 1973 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்டம் செயல்திறன்றதென சென்னை உயர்நீதிமன்றம் தள்ளுபடி செய்தது. பயணிப் பேருந்துகளையும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகளையும் கையகப்படுத்துவதற்குத் தமிழ்நாடு 1973 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்டம் வகை செய்கிறது. நீலகிரி மாவட்டத்திலுள்ள பயணிப் பேருந்துகள் இச்சட்டத்தின்கீழ் கையகப்படுத்தப்பட்டன. எனினும், இந்திய உச்சநீதிமன்றத்தின் ஆணையால், இச்சட்டம், மாநிலத்தின் மற்றப் பகுதிகளில் செயற்படுத்தப்படுவது நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருந்தது. 1983 அக்டோபர் 31 ஆம் நாளில் இச்சட்டம் செல்லுபடியாகுமென்று உச்சநீதிமன்றம் தீர்ப்பளித்தது. அவ்வாறு தீர்ப்பளிக்கும்போது, உச்சநீதிமன்றம் காலங்கடந்து விட்ட நிலையில், இச்சட்டத்தின் சில பிரிவுகளைத் திருத்துவது தவிர்க்க முடியாதது என்று கருத்துத் தெரிவித்தது. உச்சநீதி மன்றத்தின் இக்கருத்தைச் செயற்படுத்தும் பொருட்டும், மாநில அரசின் திட்டங்களில் முதன்மையாக எதனைச் செயலாக்க வேண்டும் என்பதைக் கருத்திற்கொண்டும், ஏற்கனவே அரசு அறிவித்துள்ளபடி படிப்படியாக நாட்டுடமையாக்கும் கொள்கையைச் செயற்படுத்தும் வகையிலும், பயணிப் பேருந்துகளைக் கையகப்படுத்தும் சட்டத்திற்கு எங்கெங்கு திருத்தங்கள் தேவைப்படுகின்றனவோ, அவற்றிற்குத் தமிழ்நாடு திருத்தச் சட்டம் 17/1984-ஐ வெளியிட்டதன் மூலம் தேவையான மாற்றங்கள் செய்யப் பட்டுள்ளன. நீலகிரி மாவட்டத்தில் இயங்கிக் கொண்டிருக்கும் அனைத்துப் பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரை

1986 மே 2]

இத்திருத்தச் சட்டம் 1973 ஆம் ஆண்டு ஜனவரித் திங்கள் 14 ஆம் நாளிலிருந்து அமுலுக்கு வந்ததாகக் கருதப்படும். நீலகிரி மாவட்டத்தைத் தவிர்த்து ஏனைய பகுதிகளில் இயங்கிக் கொண்டிருக்கும் பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும் மாநிலத்தின் அனைத்துப் பகுதிகளிலும் (நீலகிரி மாவட்டம் உட்பட) இயங்கிக் கொண்டிருக்கும் ஒப்பந்த ஊர்திகளைப் பொறுத்த மட்டில், எந்தத் தேதியிலிருந்து இச்சட்டம் அமுலுக்கு வந்ததாக அரசு அறிவிக்கையின் மூலம் அறிவிக்கிறதோ அந்தத் தேதியிலிருந்து அமுலுக்கு வந்ததாகக் கருதப்படும்.

ஆலோசனை குழுக்கள்.

13. பல்வேறு போக்குவரத்து முறைகளுக்கு இடையே ஒருங்கிணைப்பு ஏற்படுத்துவதற்காக இம்மாநிலத்தில் தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி மன்றம் உள்ளது. இதன் தலைவர் போக்குவரத்துத் துறை, அமைச்சராவார். இம்மன்றத்தின்கீழ் உள்ள நிலைக் குழுக்கள் பற்றிய விவரங்கள் வருமாறு :—

நிலைக் குழுக்கள்.

அமைப்பாளர்.

(1)

(2)

1. சாலை, இரயில், விமானம், உள்நாட்டு நீர்வழிப் போக்குவரத்து, கரையோர கப்பல் போக்குவரத்து ஆகியவற்றை மேம்படுத்தலும், பேணுதலும். போக்குவரத்துத் துறைச் செயலர்.
2. போக்குவரத்துப் பொறியியல், போக்குவரத்து விதிகளைச் செயற்படுத்தல், போக்குவரத்து விதிகளைப் பின்பற்றும் படி பொதுமக்களிடம் உரிய நெறிமுறைகளைப் பரப்புதல். உள்துறைச் செயலர்.
3. போக்குவரத்து வண்டிகள், துணைக் கருவிகள், எரி பொருட்கள் ஆகியவற்றைத் தயாரித்து வழங்குதல். தொழில்துறைச் செயலர்.

14. போக்குவரத்தைக் கவனித்து வரும் பல்வேறு துறைகளுக்கிடையே ஒருங்கிணைப்பை ஏற்படுத்தப் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் தலைமையில் ஒருங்கிணைப்புக் குழு ஒன்று உள்ளது. இக்குழு 26—4—1984 அன்று சென்னையில் கூடி விவாதித்தது.

[1986 மே 2]

15. காவல் துறை கமிஷனரைத் தலைவராகவும், காவல் துறை துணைக் கமிஷனரைச் (போக்குவரத்துப் பிரிவு) செயலாளராகவும் அரசுச் சார்புள்ள ஏழு உறுப்பினர்களும் கொண்ட மாநகர் சாலை மேம்பாடு போக்குவரத்துத் திட்டக் குழு ஒன்று உள்ளது.

16. மாவட்டங்களில், மாவட்ட ஆட்சியர் தலைவராகவும் காவல் துறை கண்காணிப்பாளரைச் செயலாளராகவும், ஒவ்வொரு மாவட்டத்தின் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி உட்பட ஆறு மாவட்ட அதிகாரிகளை உறுப்பினர்களாகவும் கொண்ட மாவட்ட சாலை மேம்பாடு போக்குவரத்துத் திட்டக் குழுக்கள் உள்ளன.

17. மண்டல துணைப் போக்குவரத்து ஆணையர்கள் மற்றும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்கள் கலந்து கொண்ட இரு கூட்டங்கள் மாண்புமிகு போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்கள் தலைமையில் 7-5-1985 மற்றும் 11-10-1985 ஆகிய இரு தேதிகளில் சென்னையில் நடைபெற்றன. போக்குவரத்துத் துறை நிர்வாகத்தில் எழுக்கூடிய பிரச்சனைகளைப் பற்றி அக்கூட்டங்களில் கலந்து ஆலோசிக்கப்பட்டன.

18. தேசியப் போக்குவரத்து வளர்ச்சிக் குழுவும் 1985 ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் 17 மற்றும் 18 ஆகிய இரு தேதிகளில் புது டெல்லியில் தனது 19-வது கூட்டத்தை நடத்தியது. அகில இந்திய சுற்றுலாச் சீருந்துகள், மற்றும் சரக்கு ஊர்திகளின் தேசிய அளவிலான அனுமதிகள் வழங்குவதில் உள்ள ஒதுக்கீட்டு முறையை நீக்கவும் அகில இந்திய சுற்றுலாச் சீருந்துகளை முறைகேடாகப் பயன்படுத்துவதைத் தவிர்க்கும் நடவடிக்கைகள் குறித்தும் விவாதம் நடைபெற்றது. தமிழ்நாடு அரசுப் பிரதிநிதி ஒருவர் இக்கூட்டத்தில் கலந்து கொண்டார்.

19. தென் மாநிலங்களின் பலதரப்பட்ட போக்குவரத்து விவகாரங்களைப் பற்றியும், இயக்கூர்திகள் கக்குகின்ற புகையினால் காற்று மண்டலம் மாசு படுவதைத் தவிர்ப்பது பற்றியும், ஊறு விளைவிக்கக்கூடிய வேதியியல் பொருட்களை சாலை வழியே கொண்டு செல்வதை ஒழுங்குபடுத்துவது

1986 மே 2]

பற்றியும் கலந்து ஆலோசிக்க அம்மாநிலங்களின் போக்குவரத்து அமைச்சர்களும் போக்குவரத்து ஆணையர்களும் தமது ஒன்பதாவது கூட்டத்தை 1985 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 12, 13 மற்றும் 14 ஆகிய தேதிகளில் பெங்களூரில் நடத்தினர்.

20. மாநகரங்களில் போக்குவரத்து மேம்பாட்டுத் திட்டத்தை செயற்படுத்துவதற்காகப் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரைத் தலைவராகவும் 21 பேரை உறுப்பினர்களாகவும் கொண்ட உயர் அதிகாரப் போக்குவரத்து ஆலோசனைக் குழுவை அரசு அமைத்துள்ளது. தூய்மை நலம் அதாவது சாலைகளைத் துப்புரவாக வைத்துக் கொள்ளுதல், போக்குவரத்து, பராரியாய்த் திரியும் கால்நடைகள், தெரு விளக்கு முதலிய நிலைகளைக் கவனிக்கும் பல்வேறு துறைகளின் செயல்களை ஒருங்கிணைப்பதில் இக்குழு கவனம் செலுத்தும்.

21. பயணிப் பேருந்துப் பயணக் கட்டண அட்டவணைக்குப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் ஏற்பளிக்க வேண்டும். இந்த வகையில், ஒரே சீரான கட்டண விதங்கள் அமைவதற்காகப் பேருந்து உரிமையாளர்களிடமிருந்தும், பொது மக்களிடமிருந்தும் வரும் முறையீடுகளைப் பரிசீலித்த பின்னர், அரசு உயரளவுக் கட்டண விதங்களை நிர்ணயிக்கிறது.

கட்டணங்கள்:

22. சென்னைப் பேருநகர் பேருந்து கட்டண விதம் 1-4-1985 முதலும் மற்ற நகர் மற்றும் சிறுநகர் பேருந்துகளின் கட்டண விதம் 1-7-1985 முதலும் மாற்றப்பட்டன. விரைவுப் பேருந்துகள் மற்றும் சாதாரணப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றின் கட்டண விதம் 1-7-1985 முதல் மாற்றப்பட்டன. ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களின் கட்டண விதங்கள் 27-3-1984 முதல் மாற்றப்பட்டன. ஏனைய ஒப்பந்த ஊர்திகளின் கட்டண விதத்தில் மாற்றம் ஏதும் இல்லை.

[1986 மே 2]

பயணிப் பேருந்துகள் (1-7-85 முதல்).

விவரங்கள்.

பயணக் கட்டண வீதம்.

(1)

(2)

1. விரைவுப் பயணிப் பேருந்துகள்.

சமவெளிகளில் கி.மீ. 1-க்கு 8½ காசுகள். மலைச்சாலைகளில் கி. மீ. 1-க்கு 10½ காசுகள். உயர்வகை வசதிக்காக கி. மீ. 1-க்கு கூடுதல் கட்டணம் 2 காசுகள். சீர்வளிச் சாதனம் பொருத்தப்பட்ட வண்டிகளில் கி.மீ. 1-க்கு 5 காசுகள் கூடுதல் கட்டணம்.

2. சாதாரணப் பயணிப் பேருந்துகள்.

சமவெளிகளில் கி. மீ. 1-க்கு 8½ காசுகள். மலைச் சாலைகளில் கி.மீ. 1-க்கு 10½ காசுகள்.

3. மாநகர, நகரப் பயணிப் பேருந்துகள்—

(i) சமவெளிகளில்

முதல் பயண நிலைக்கு குறைந்த அளவு 40 காசுகள், 18 கி.மீ. வரை அடுத்த ஒவ்வொரு பயண நிலைக்கும் 10 காசுகளும், 18 கி.மீ.-க்கு மேற்பட்ட ஒவ்வொரு பயண நிலைக்கும் 5 காசுகளும் (ஒரு பயண நிலை என்பது சுமார் 2 கி.மீ. ஆகும்).

(ii) மலைச் சாலைகளில்

குறைந்த அளவுக் கட்டணம் 50 காசுகள். அடுத்த ஒவ்வொரு பயண நிலைக்கும் 10 காசுகள்.

4. பொருட்காட்சிகள், விழாக் காலங்களில் விடப்படும் பயணிப் பேருந்துகள்.

கி.மீ. 1-க்கு 8½ காசுகள்.

1986 மே 2]

விவரங்கள்.

(1)

5. சென்னைப் பெருநகர்
பயணிப் பேருந்துகள்
(1-4-1985-லிருந்து).

பயணக்கட்டண வீதம்.

(2)

முதல் பயண நிலைக்கு குறைந்த
அளவு 40 காசுகள். 14 கிலோ
மீட்டர் வரை அடுத்த ஓவ்
வொரு பயண நிலைக்கும் 10
காசுகள். 14 கி. மீ.-க்கு மேற்
பட்ட அடுத்த ஓவ்வொரு பயண
நிலைக்கும் 5 காசுகளும் (ஒரு
பயண நிலை என்பது சுமார்
2 கி.மீ. ஆகும்.)

6. இராமேஸ்வரம் தீவில்
ஓடும் பேருந்துப்
பயணிகள்.

கட்டணம்

(நபர் ஒன்றுக்கு).

1. இராமேஸ்வரம் ரயிலடி—கோவில் ரூ. 0.60

2. (அ) பாம்பன்—தங்கச்சி மடம் ரூ. 0.60

(ஆ) தங்கச்சி மடம்—இராமேஸ்வரம் ரூ. 0.80

(இ) பாம்பன்—இராமேஸ்வரம்
(நுனி முதல் நுனி வரை) ரூ. 1.20

(ஈ) இராமேஸ்வரம்—தனுஷ்கோடி ரூ. 2.40

ஒப்பந்த ஊர்திகள் 27-3-1984 முதல்.

ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள்.

சமவெளியில். மலைச்சாலையில்.

(1)

(2)

(3)

ரூ.

ரூ.

1. ஒவ்வொரு கி.மீ.-க்கும்

1.20

1.60

2. குறைந்த அளவுக் கட்டணம்

2.00

2.70

3. காத்திருப்புக் கட்டணம்

ஒவ்வொரு 10 நிமிடங்களுக்கும்
10 காசுகள்.

[1986 மே 2]

பாதல் சிறு வாடகைக் கார்கள் (Badal-Baby Taxis)
(சமவெளிகளில் மட்டும்)

(1)	(2)
	ரூ.
1. ஒவ்வொரு கி.மீ.-க்கும்	1.00
2. குறைந்த அளவுக் கட்டணம்	1.80
3. காத்திருப்புக் கட்டணம்	ஒவ்வொரு 10 நிமிடங்களுக்கும் 10 காசுகள்.

வாடகைக் கார்கள்.
(சாதாரணம்).

சமவெளியில். மலைச்சாலையில்.

(1)	(2)	(3)
	ரூ.	ரூ.
1. ஒவ்வொரு கி.மீ.-க்கும்	1.70	2.30
2. குறைந்த அளவுக் கட்டணம்	3.00	4.00
3. காத்திருப்புக் கட்டணம்	ஒவ்வொரு ஐந்து நிமிடங்களுக்கும் 10 காசுகள்.	

இரவுப் பணிகள்.

இரவு பத்து மணியிலிருந்து காலை 5 மணி வரையில் ஆட்டோக்களும், வாடகைக் கார்களும் ஓட்டுவதற்காக, மேற்குறித்த கட்டணங்களில் ஆட்டோக்களுக்கு 25 சதவீதத் தொகையும், வாடகைக் கார்களுக்கு 20 சதவீதத் தொகையும் (அடுத்த 5 காசுகளுக்கு முழுமையாக்கப்பட்டு) கூடுதலாக வசூலிக்கப்படும்.

1986 மே 2]

சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்—

இயக்கச் செலவு உட்பட வாடகைக் கட்டணங்கள்—

சமவெளியில். மலைச்சாலையில்.

(1)

(2)

(3)

ரூ.

ரூ.

(a) 22 பரித் திறனுக்கும் குறை (கி. மீ. 1-க்கு)
வான நடுத்தரச் சுற்றுலா
வாடகை கார்கள்.

(i) எத்தனை பேர் பயணம்
செய்யலாம் என்பது 1.70 2.30
(மொத்தத்தில் 6 பேர்)

(ii) எத்தனை பேர் பயணம்
செய்யலாம் என்பது 1.75 2.40
(மொத்தத்தில் 7 பேர்)

(b) 22 பரித் திறனும் அதற்கு 3.50 4.15
அதிகமான திறனும்
கொண்ட பெரிய அளவி
லான சுற்றுலா வாடகைக்
கார்கள்.

காத்திருப்புக் கட்டணம்

நாள் ஒன்றுக்கு உயரளவு
ரூ. 18 என்ற நிபந்தனைக்
குட்பட்டு மணிக்கு ரூ. 2.

இரவு தங்கல்

.. .. இரவு ஒன்றுக்கு ரூ. 15.

சீர்வெளிச் சாதனம் பொருத்தப்பட்டுள்ள வண்டிகளின்
சாதனம் பயன்படுத்தப்பட்டால் மேற்சொன்ன கட்டண வீதங்
களில் 15 சதவீதத் தொகையைக் கூடுதல் கட்டணமாக
வசூலிக்கலாம்.

[1986 மே 2]

இயக்கச் செலவு நீங்கலாக வாடகைக் கட்டணங்கள்.

(a) 22 பரித் திறனுக்கும் குறைவான நடுத்தரச் சுற்றுலா வாடகைக் காரர்கள்—

(1)

(2)

ரூ.

(i) 12 மணி நேரத்திற்கு மேற்பட்டு 24 மணி நேரம் வரையில்.

90.00

(ii) 12 மணி நேரமும் அதற்குக் குறைவாகவும்.

45.00

(b) 22 பரித் திறனும் அதற்கு அதிகமான திறனும் உடைய பெரிய அளவிலான சுற்றுலா வாடகைக் காரர்கள்—

(i) 12 மணி நேரத்திற்கு மேற்பட்டு 24 மணி நேரம் வரையில்.

120.00

(ii) 12 மணி நேரமும் அதற்குக் குறைவாகவும்.

60.00

வரி விதிப்பு.

23. தமிழ்நாட்டில் மேட்டார் வண்டிகள் மீதான வரிகள் சீரமைக்கப்பட்டதையொட்டி, தமிழ்நாடு 1931 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டமும் தமிழ்நாடு 1952 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள்—சரக்குகளுக்கு வரி விதிப்பு) சட்டமும் ரத்து செய்யப்பட்டு அவற்றுக்குப் பதிலாக 1—4—1974 அன்றிலிருந்து 1974 ஆம் ஆண்டு தொகுப்பு வரி விதிப்புச் சட்டம் (சட்ட எண் 13/1974) என்னும் புதிய தொரு சட்டம் இயற்றப்பட்டது. இந்தச் சட்டம் 1—10—1974 அன்றிலிருந்து செயலுக்கு வந்த தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்பு (திருத்த) சட்டத்தினால் திருத்தப்பட்டது. பயணிப் பேருந்துகளுக்கு மேல் வரி விதிப்பதற்காக தமிழ்நாடு 1976 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் (திருத்த) சட்டத்தின் மூலம் (குடியரசுத் தலைவர் சட்டம் எண் 3/1976) இது மேலும் திருத்தப்பட்டது. இந்தச் சட்டம் 1—4—1976 ஆம் நாளிலிருந்து செயலுக்கு வந்தது. தமிழ்நாடு 1983 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (திருத்த) சட்டத்தின்

1986 மே 2]

மூலம் இது மேலும் திருத்தப்பட்டது. இத்திருத்தச் சட்டத்தின் மூலம் சில வண்டிகளுக்கு வரி உயர்வும் வரி பாக்கியைத் தள்ளுபடி செய்வதற்கும் வகை செய்யப்பட்டது. மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 63 (6) பிரிவின்கீழ் ஓடுவதற்கு அனுமதிக்கப்பட்ட வண்டிகளுக்கு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்பதிலின்றும் விலக்கு அளித்து அரசு அறிவிக்கை ஒன்றை வெளியிட்டுள்ளது. இந்தப் புதிய வரி விதிப்பின் முக்கிய கூறுகள் வருமாறு:—

(i) தமிழ்நாட்டில் பயன்படுத்தப்பட்டு வரும் அல்லது பயன்படுத்துவதற்காக வைத்து வரப்படும் மோட்டார் வண்டிகளைப் பொறுத்தவரையில் வரி செலுத்த வகை செய்யப் பட்டுள்ளது.

(ii) பயன்படுத்தப்படாமல் இருந்து வந்த வண்டிகளுக்கு வரையறுக்கப்பட்ட நிபந்தனைகளை நிறைவு செய்வதன் பேரில் வரித் தொகையைத் திரும்பப் பெற உரிமை உண்டு.

(iii) வண்டிகள் ஓடவில்லை என்பதை நிரூபிப்பது உரிமையாளரின் பெறுப்பாகும்.

(iv) பயணிப் பேருந்துகள், சரக்கு வண்டிகள் மீது பயணிகளுக்கும் சரக்குகளுக்கும் தனி வரி விதிப்பு இருக்காது.

(v) பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் பேருந்து நாள்தோறும் ஓடுகின்ற தொலைவைக் கருத்திற்கொள்ளாது ஏற்றிச் செல்லத்தக்க பயணிகளின் எண்ணிக்கை அடிப்படையில் வரையறுத்த விதத்தில் வரி விதிக்கப்படுகிறது. பயணிகள் தங்கள் இருக்கையில் அமர்ந்து பயணம் செய்தாலும் நின்று பயணம் செய்தாலும் ஒரே சீராகவே வரி விதிக்கப்படுகிறது.

(vi) சரக்கு வண்டிகளுக்குச் சுமையுடன் கூடிய அவற்றின் எடையின் அடிப்படையில் வரி விதிக்கப்படுகிறது. வரி விதிப்புக்கு படி நிலைகள் குறைக்கப்பட்டுள்ளன.

(vii) கார் மற்றும் பொதுச் சேவைக்கல்லாத தனியார் போக்குவரத்து ஊர்திகள் மீது அவற்றின் எடை அடிப்படையிலும் மோட்டார் சைக்கிள்களுக்குப் பரித்தின் அடிப்படையிலுமாக வரி விதிக்கப்படுகிறது.

[1986 மே 2]

பயணிப் பேருந்துகளுக்கும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகளுக்கும்
கீழ்க்கண்டவாறு வரி விதங்கள் நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளன :—

காலாண்டிற்கு பயணி ஒருவருக்கு.

ரூபாய்.

[1]

(2)

பயணிப் பேருந்துகள்--சாதாரணப் பேருந்துகள்	225
பயணிப் பேருந்துகள்--விரைவுப் பேருந்துகள்	200
சென்னை பெருநகரப் பகுதியில் ஓடும் பயணிப் பேருந்துகள்.	50
மதுரை மாநகரிலும் ஏனைய நகரங்களிலும் ஓடும் பயணிப் பேருந்துகள்.	180
ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (தரிப் பேருந்துகள்)	320
சுற்றுலாப் பேருந்துகள்	140

பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் விரைவுப் பயணிப் பேருந்துகளுக்கு மோட்டார் வண்டிகள் வரியுடன் காலாண்டிற்குப் பயணி ஒருவருக்கு ரூ. 40 மேல்வரியும், பெருநகர், நகரப் பகுதிப் போக்குவரத்துக்களைத் தவிர ஏனைய சாதாரணப் பயணிப் பேருந்துகளுக்குக் காலாண்டிற்குப் பயணி ஒருவருக்கு ரூ. 35 மேல்வரியும் விதிக்கப்படுகிறது.

24. கூட்டு அனுமதித் திட்டத்தின்படி, ஆந்திரப் பிரதேசம், கேரளம், மராட்டியம், கர்நாடகம், குஜராத், தமிழ்நாடு ஆகிய மாநிலங்களைப் பொறுத்தமட்டில் ஒவ்வொரு மாநிலத்திற்கும் பேருந்துக்கு ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 1,000-மும் (சொந்த மாநிலம் தீங்கலாக) புதுச்சேரி, கோவா, டாம்ன், டையு, தாத்ரா மற்றும் நகர்-ஹவேலி ஆகியவற்றைப் பொறுத்தமட்டில் ஆண்டொன்றுக்கு பேருந்து ஒன்றுக்கு ரூ. 150-ம் கூட்டு வரி செலுத்த வேண்டும். வரித் தொகையைச் செலுத்துவதில் காலதாமதம் ஏற்படுவதைப் பொறுத்தமட்டில் வரையறுக்கப்பட்ட காலத்திற்குள் பேருந்து உரிமையாளர் ஒருவர் கூட்டு வரிப் பாக்கியைச் செலுத்தத் தவறினால், ஒப்பந்தத்தின் கீழ் வருகின்ற ஒவ்வொரு மாநிலத்திற்கும் திங்களொன்றிற்கு அல்லது அதன் ஒரு பகுதிக்கு ரூ. 100 கூடுதலாக வரி விதிக்கப்படும்.

1986 மே 2]

25. மத்திய அரசு வசூத்துள்ள தேசிய அனுமதித் திட்டத்தின் கீழ் சரக்குப் பேருந்து உரிமையாளர் ஒருவர் சொந்த மாநிலத்திற்குச் செலுத்தும் வரியுடன், வண்டி செல்ல அனுமதிக்கப்பட்டுள்ள ஏனைய மாநிலம் ஒவ்வொன்றிற்கும் ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 1,000 கூட்டு வரி செலுத்த வேண்டும். மத்திய அரசின் நேரடி ஆட்சிப் பகுதியைப் பொறுத்தவரையில் (புதுடெல்லியைத் தவிர) ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 150 வரி செலுத்த வேண்டும்.

26. போக்குவரத்து வண்டிகளுக்கு விதிக்கப்படும் வரியைப் போக்குவரத்துத் துறையே நேரடியாக வசூல் செய்கிறது. போக்குவரத்து வண்டிகள் அல்லாத பிற வண்டிகளைப் பொறுத்தவரையில் சென்னை மாநகரிலுள்ள இந்தியன் ஓவர்சீஸ் வங்கிக் கிளைகள் மூலமாக மோட்டார் வண்டி வரியை வசூலிக்க 1978 ஆம் ஆண்டில் அரசு அதிகாரம் வழங்கியுள்ளது. 1979 ஆம் ஆண்டில் மாநிலத்தில் மாவட்டத் தலைமையிடங்களுக்கும் ஏனைய முக்கிய நகரங்களுக்கும் இவ்வரி வசூலிக்கும் முறை விரிவுபடுத்தப்பட்டது. தற்போது இந்தியன் ஓவர்சீஸ் வங்கி, இந்திய வங்கி ஆகியவற்றின் சில கிளைகள் போக்குவரத்து வண்டிகள் அல்லாத பிற வண்டிகளுக்கு விதிக்கப்படும் வரியை வசூலிக்கின்றன.

27. பொதுச் சேவைக்குப் பயன்படாத போக்குவரத்து வண்டிகளுக்கு (Non-Transport Vehicles) காலாண்டு வரி செலுத்தும் முறை 1-4-1983-லிருந்து எடுக்கப்பட்டுவிட்டது. அவ்வண்டிகளுக்கு 1-4-1983-லிருந்து அரையாண்டு அல்லது முழு ஆண்டு வரியாகத்தான் கட்ட அனுமதிக்கப்படுகிறது.

28. பொதுச் சேவைக்குப் பயன்படாத போக்குவரத்து வண்டிகளுக்கு (Non-Transport Vehicles) முழு ஆண்டுக்கான வரியை ஒரே தடவையில் செலுத்தினால், வரியில் 8 சதவிகிதம் கழிவு செய்து கட்ட அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளது. தமிழ்நாட்டில் பொதுச் சேவைக்குப் பயன்படுத்தப்பட்டு வரும் அல்லது பயன்படுத்துவதற்காக வைத்து வரப்படும் வண்டிகளைப் பொறுத்தவரையில், அரையாண்டுக்கோ அல்லது முழு

[1986 மே 2]

ஆண்டிற்கோ மொத்தமாக வரி செலுத்துவோருக்கு வரியில் முறையே 4 சதவிகிதம் மற்றும் 6 சதவிகிதம் கழிவு செய்து வரி செலுத்த அனுமதிக்கப்படுகிறது. இச்சலுகைகள் 1-7-1983 முதற்கொண்டு அமுலுக்கு வந்தன.

29. மைய அரசிற்குச் சொந்தமான அனைத்து வண்டிகளுக்கும் 1-1-1984 முதல் மோட்டார் வாகன வரி விதிக்கப் பட்டுள்ளது.

எங்கெங்கு பகுதி அலுவலகங்களும் பாரத ஸ்டேட் வங்கியின் கிளைகளும் ஒருங்கே அமையப் பெற்றுள்ளனவோ, அங்கெல்லாம் போக்குவரத்து ஊர்திகளுக்கான வரியினை முதனிலை இயக்கு ஊர்தி ஆய்வாளரின் பெயரில் கோடிட்ட வங்கிக் காசோலையாகச் செலுத்தலாம். அக்காசோலையினை இயக்கு ஊர்தி ஆய்வாளர் மறுநாளே அரசுக் கணக்கில் செலுத்திட வேண்டும். பாரத ஸ்டேட் வங்கியின் கிளையும் பகுதி அலுவலகமும் ஒன்றாக இல்லாத இடங்களில் பழைய முறையிலேயே வரி கட்டப்பட வேண்டும்.

இந்தியன் ஓவர்சீஸ் மற்றும் இந்தியன் வங்கிக் கிளைகளின் மூலமாக பொதுச் சேவை ஊர்திகளல்லா பிற ஊர்திகளுக்கு வரி செலுத்தும் திட்டத்தை அரசு தொடர்கிறது. சென்னை நகரிலும் மாவட்டங்களிலும் வரி வசூல் செய்யும் அதிகாரம் பெற்றுள்ள வங்கிக் கிளைகளின் எண்ணிக்கை பின்வருமாறு:—

கிளைகள்.	சென்னை நகரம்.	மாவட்டங்கள்.
இந்தியன் ஓவர்சீஸ் வங்கி	37	40
இந்தியன் வங்கி	62	93
மொத்தம்	99	133

1985 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன வரி (திருத்த) சட்டத்தின்படி (சட்டம் 45/1985) சில வகையான இயக்கு (போக்குவரத்து மற்றும் போக்குவரத்தல்லா) ஊர்திகளுக்கு கூடுதல் வரி வீதம் 1-4-1985 முதல் நடைமுறைப்படுத்தியுள்ளது.

1986 மே 2]

இக்கூடுதல் வரி வீதங்களால் அரசுக்கு ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 10 கோடி என்ற அளவில் வருவாய் அதிகரிக்கும். வரி விதிப்பில் ஏற்பட்டுள்ள வித்தியாசத் தொகையினை செலுத்தும் தேதி 31—3—1986 வரை நீட்டிக்கப்பட்டது.

வருவாய்.

30. மோட்டார் வண்டி வரிகள் கட்டணங்கள் வாயிலாகப் போக்குவரத்துத் துறைக்கு வருவாய் கிட்டுகிறது. பெரும்பகுதி வருவாய், மோட்டார் வண்டிகள் மீதான வரியிலிருந்தே கிட்டுகிறது.

பல்வேறு வருவாய்த் தலைப்புகளின் கீழ் கிடைக்கும் வருவாய் பற்றிய விவரம் வருமாறு:—

	1984— 85-ன்	1985— 86-ன்	1985— 86-ன்	1986— 87-ன்
வரிசை எண்ணும் தலைப்பு விவரமும்.	கணக்கு	திருத்த மதிப்பீடு	கணக்கு (நவம்பர் 85 வரை).	மதிப் பீடு.
		(ரூபாய் ஆயிரத்தில்.)		

1. 1939 ஆம் ஆண்டு 65284 69804 50138 73262
இயக்கு ஊர்திச் சட்
டத்தின் கீழ் வசூ
லிக்கப்படும் கட்டணம்.

2. தமிழ்நாடு 1974ஆம் 874591 1015399 778063 1068674
ஆண்டு இயக்கூர்தி
கள் வரிச் சட்டத்தின்
கீழ் வரவுகள்.

3. ஏனைய வரவுகள் 29 466 519 436

மொத்தம் .. 939904 1085669 828720 1142372

1984-85 ஆம் ஆண்டில் போக்குவரத்துத் துறையின் நிருவாகச் செலவு ரூ. 226.72 இலட்சம். 1985-86 ஆம் ஆண்டில் 30—9—1985 வரையிலான நிருவாகச் செலவு ரூ. 113.50 இலட்சம் ஆகும்.

[1986 மே 2]

முதலமைச்சர் விபத்துத் துயர் தணிப்பு நிதி.

31. இம்மாநிலத்தில் ஓடுகின்ற போக்குவரத்து வண்டிகள், போக்குவரத்து வண்டிகள் அல்லாத பிற வண்டிகள் மூலம் ஏற்படும் விபத்துக்களில் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு ரொக்க உதவித் தொகை வழங்குவதற்காக 1978-79 ஆம் ஆண்டில் இத்திட்டம் கொண்டு வரப்பட்டது. இத்திட்டத்தை மாவட்ட ஆட்சியர்கள் செயற்படுத்துகிறார்கள்.

பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு அல்லது அவர் தம் குடும்பத்தினருக்கு (மாண விபத்தாக இருந்தால்) பின்வரும் அடிப்படையில் ரொக்க உதவித் தொகை அளிக்கப்படுகிறது :—

தொடர் எண்ணும் விவரமும்.	அளிக்க வேண்டிய ரொக்கத் தொகை.	யாருக்கு அளிக்கப்பட வேண்டுமென்பது.
----------------------------	---------------------------------------	---------------------------------------

(1)

(2)

(3)

ரூபாய்.

1. விபத்தினால்
ஏற்பட்ட
மரணம்.

1,000

(1) கணவர், (2) மனைவி
(3) மரணமடைந்தவர்
கடைசியாக எந்த மகன்
அல்லது மகளுடன் தங்கி
யிருந்தாரோ அந்த மகன்
அல்லது மகள், ஒரு
வருக்கு மேற்பட்ட மகன்
களுடன் அல்லது மகள்
களுடன் அவர் தங்கியிருந்
தால் அவர்களில் முத்த
வர் (4) தாய், (5) தந்தை,
(6) சகோதரி, (7) மரண
மடைந்தவர் ஆடவர்
எவருடன் தங்கியிருந்
தாரோ அவர்.

2. நிலையான ஏலாமை
அல்லது இரண்டு
கண்களையும்
இழத்தல் அல்லது
இரு உறுப்புகளை
இழத்தல் அல்லது
ஒரு கண்ணையும்
ஒரு உறுப்பையும்
இழத்தல்.

800

காயமடைந்தவர் அல்லது
அவரின் நியமனதாரர்.

1986 மே 2]

4. பேரவை முன் வைக்கப்பெற்ற ஏடுகள்.

(அ) சட்டப்படிக்கான விதிகளும், ஆணைகளும்.

75. தமிழ்நாடு 1959 ஆம் ஆண்டு பொது விற்பனை வரி விதிகளில் சில திருத்தங்கள் செய்வது குறித்து வணிக வரிகள்—சமய அறக்கட்டளைகள் துறையின் 5—3—1986 ஆம் நாளிட்ட 217 ஆம் எண் அரசாணையில் வெளியிடப்பட்ட அறிவிக்கை [தமிழ்நாடு 1959 ஆம் ஆண்டு பொது விற்பனை வரிச் சட்டத்தின் (தமிழ்நாடு சட்டம் 1/1959) 53 (5) பிரிவின் கீழ் பேரவை முன் வைக்கப் பெற்றது].

76. ராஜபாளையத்தைச் சேர்ந்த திருவாளர்கள் சென்னை சிப் போர்டு நிறுவனத்தாரால் தயாரிக்கப்படும் சிப் போர்டு களுக்கு செலுத்தக்கூடிய வரியினை குறைப்பது குறித்து வணிக வரிகள்—சமய அறக்கட்டளைகள் துறையின் 1—11—1985 ஆம் நாளிட்ட 1006 ஆம் எண் அரசாணையில் வெளியிடப்பட்ட அறிவிக்கை [தமிழ்நாடு 1959 ஆம் ஆண்டு பொது விற்பனை வரிச் சட்டத்தின் (தமிழ்நாடு சட்டம் 1/1959) 53 (5) பிரிவின் கீழ் பேரவை முன் வைக்கப் பெற்றது].

77. தஞ்சாவூர், சாக்கோட்டையைச் சேர்ந்த 'சேக்ரட் ஹார்ட் மறுவாழ்வு மையத்தினால்' தயாரிக்கப்படும் பொருட் களுக்குச் செலுத்தக்கூடிய வரியினின்று விலக்கிப்பது குறித்து வணிக வரிகள்—சமய அறக்கட்டளைகள் துறையின் 7—11—1985 ஆம் நாளிட்ட 1033 ஆம் எண் அரசாணையில் வெளியிடப்பட்ட அறிவிக்கை [தமிழ்நாடு 1959 ஆம் ஆண்டு பொது விற்பனை வரிச் சட்டத்தின் (தமிழ்நாடு சட்டம் 1/1959) 53 (5) பிரிவின் கீழ் பேரவை முன் வைக்கப் பெற்றது].

(ஆ) அறிக்கைகள், அறிவிப்புகள் ஏனைய தாள்கள்.

160. கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் பற்றிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 1986-87 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

[1986 மே 2]

161. கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணி, கப்பல் போக்குவரத்து மற்றும் கோரிக்கை எண் 55—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 1986-87 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

162. கோரிக்கை எண் 39—சாலைகளும் பாலங்களும் மற்றும் கோரிக்கை எண் 54—சாலைகள் பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு ஆகியவற்றின் மீதான தமிழ் நாட்டின் சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டங்கள் பற்றிய 1985-86 ஆம் ஆண்டிற்கான ஆய்வும், 1986-87 ஆம் ஆண்டிற்கான திட்டங்களும் (தமிழ், ஆங்கிலம்).

163. நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்து கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த சாதனை பற்றிய ஆய்வுரை, 1986-87 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

164. தமிழ்நாடு துறைமுகத் துறை பற்றிய சாதனை விளக்க அறிக்கை 1986-87 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

1986 மே 21

இணைப்பு 1.

(47-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக் குறிப்பைக் காண்க.)

மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிருவாகம் 1986-87 ஆம் ஆண்டுக்குரிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு.

போக்குவரத்துத் துறையின் அமைப்பு :

1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், 1974 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம் இச்சட்டங்களின் கீழ் இயற்றப்பட்ட விதிகள் ஆகியவற்றை நிருவகிப்பது போக்குவரத்துத் துறையின் பொறுப்பாகும். மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் போக்குவரத்தை ஒழுங்குபடுத்துவதோடு, மோட்டார் வண்டிகளைப் பதிவு செய்தல், போக்குவரத்து வண்டிகள் மீது பொறுப்பு வகித்து ஓட்டுநர்களுக்கு உரிமம் வழங்குதல், போக்குவரத்தை ஒழுங்கு படுத்தல், பிறருக்கு நேரும் இடர்பாடுகளுக்காக மோட்டார் வண்டி விபத்து ஈட்டுறுதி செய்தல், முதலியவைகளுக்கு வகை செய்கிறது. பயணிகள், சரக்குகள் போக்குவரத்திற்குப் போதுமான வசதிகளைச் செய்து அப்போக்குவரத்தில் மக்கள் பாதுகாப்பிற்கு உறுதி செய்வது இதன் குறிக்கோளாகும்.

2. போக்குவரத்து ஆணையாளரின் நிருவாகப் பொறுப்பின் கீழ் போக்குவரத்துத் துறை செயற்படுகிறது. இதன் ஆணையாளர் மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரியும் ஆவார். மாநில அளவில், போக்குவரத்து இணை ஆணையாளர் ஒருவர் (தற்சமயம் போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர் பொறுப்பு வகிக்கிறார்), போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர்கள் மூவர், உதவிச் செயலாளர்கள் மூவர், துறை பிரதிநிதி ஒருவர், தலைமைக் கணக்கு அதிகாரி ஒருவர், கணக்கு அதிகாரி ஒருவர், மோட்டார் வண்டிகள் உதவிப் பொறியாளர் ஒருவர், புள்ளியியல் துறை உதவி இயக்குநர் ஒருவர் ஆகியோர், போக்குவரத்து ஆணையாளருக்கு உதவி புரிகின்றனர். மாவட்ட நிதிபதி தரத்தில் உள்ள மாநிலப் போக்குவரத்து மேல்முறையீட்டு நடுவர் ஒருவர், மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரி அவரது செயலாளர்கள் கூடுதல் செயலாளர்கள் ஆகியோரது ஆணைகள்

[1986 மே 2]

மற்றும் மண்டலப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் அவரது செயலாளர்கள் ஆகியோரது ஆணைகளின் மீதான மேல் முறையீடுகளையும் மறு விசாரணை மனுக்களையும் விசாரிக்கிறார். மாநிலப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றச் செயலர் என்று பதவிப் பெயர் கொண்ட வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் பதவித் தரத்திலுள்ள அதிகாரி ஒருவர் மாநிலப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றத்துக்கு உதவியாகப் பணியாற்றுகின்றார்.

3. வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளின் தலைமையிடங்களில் உள்ள 24 பிரிவு அலுவலகங்கள் உட்பட பிரிவு அலுவலகங்கள் 53 உள்ளன. வண்டிகளின் எண்ணிக்கைக்கேற்ப ஒவ்வொரு பிரிவும் மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர் நிலை I-ன் தலைமையின் கீழ் அல்லது மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர் நிலை II-ன் அல்லது இவ்விருவர் தலைமையின் கீழ் உள்ளது. வட்டாரம் முழுவதும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் பொறுப்பில் இருக்கிறது. இவர், சம்பந்தப்பட்ட வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தின் செயலாளராகவும் பணியாற்றுகிறார். மேற்பார்வை வசதிக்காக, மாநிலம் முழுவதும் ஆறு மண்டலங்களாகப் பிரிக்கப்பட்டுள்ளன. ஒவ்வொரு மண்டலமும் போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர் ஒருவரின் பொறுப்பில் உள்ளது. போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர்கள் அவர்களுடைய மண்டலங்களுக்கு, வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளாகவும் செயற்படுகின்றனர். மண்டலத்தில் உள்ள போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளருக்கு உதவியாக தலைமையிடங்களில் நிருவாகப் பணியாளர்கள், மோட்டார் வண்டி ஆய்வாளர்கள் (பறக்கும் படைகள்) கணக்கு உதவி அதிகாரி ஒருவர் ஆகியோரும், மாவட்டங்களில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளும் செயற்படுகின்றனர். தமிழ் நாட்டில், புழல், கந்தையக் கவுண்டன் சாவடி, ஓசூர், புளியறை, கூடலூர், களியக்காவினை, பூவிருந்தவல்லி, காட்பாடி மற்றும் அம்பரம்பாளையம் ஆகிய இடங்களில், இடத்திற்கு ஒன்றாக மொத்தம் ஒன்பது பலநோக்குத் தணிக்கைச் சாவடிகள் இயங்கி வருகின்றன. ஒவ்வொரு தணிக்கைச் சாவடியிலும் நான்கு தொழில் துட்பமற்ற மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர்கள் பணிபுரிகின்றனர். இவர்கள், மாநிலங்களுக்

1986 மே 2]

கிடையே, இயங்கும் வண்டிகள், உரிமத்தில் விதிக்கப்பட்டுள்ள வரியை ஒழுங்காகச் செலுத்தி, உரிமத்தில் கண்டுள்ள நிபந்தனைகளின்படி இயங்குகின்றனவா என்று கண்காணிக்கின்றனர்.

4. சென்னை மாநகரைப் பொறுத்தவரை, போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர் ஒருவர் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தாராகச் செயற்படுகிறார். சென்னைப் பெருநகரில் மட்டும் இயங்கும் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரை நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட பேருந்துப் போக்குவரத்துத் தொடர்பான பணியையும் அவர் கவனிக்கிறார். சென்னை மாநகரில் நான்கு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்கள் உள்ளனர். மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர்களின் தொழில் நுட்பத்தினை மறு ஆய்வு செய்வதற்காக இரண்டு உதவிப் பொறியாளர்கள் (மோட்டார் வண்டிகள்) சேலம் மற்றும் மதுரை ஆகிய இடங்களைத் தலைமையகமாகக் கொண்டு செயற்படுவதற்கு அனுமதியளிக்கப்பட்டுள்ளது.

மோட்டார் வண்டிகள் போக்குவரத்து வளர்ச்சியும் வசதிகளும்:

5. 1974-75-ல் இருந்த 1,70,461 இயக்கு ஊர்திகள் (போக்கு வரத்து மற்றும் போக்குவரத்தல்லாத) 1984-85-ல் 5,54,862 ஆக உயர்ந்து இப்பத்தாண்டுகளில் சீரான வளர்ச்சியை எட்டியுள்ளது.

கடந்த இரண்டாண்டுகளில் போக்குவரத்து ஊர்திகளின் விவரங்கள் கீழ்க்கண்டவாறு ஒப்பிடப்படுகிறது:—

பயணிப் பேருந்துகள். சரக்கு ஊர்திகள்.

குறித்த நாள்.	தனியார் துறை.	அரசுத் துறை.	பொதுச் சரக்கு.	தனிச்சரக்கு.	ஒப்பந்த ஊர்திகள்.	பிற போக்குவரத்து ஊர்திகள்.	மொத்தம்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
31-12-84	5146	8789	43017	3646	28079	23688	112365
31-12-85	5240	9510	51042	3956	32492	26319	128459

[1986 மே 2]

அரசின் நாட்டுடைமைக் கொள்கையினால் அரசுத் துறை பேருந்துகள் குறிப்பிடத்தக்க அளவில் அதிகரித்துள்ளன.

6. பொது மக்களின் தலனைக் கருத்திற்கொண்டு, எந்தெந்த வழித் தடங்களில் பயணிப் பேருந்துகளை இயக்குவது அவசியம் என்று கருதப்படுகிறதோ அந்தந்த வழித்தடங்களுக்குரிய அனுமதிகளைப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் வழங்குகின்றனர். இம் மாநிலம் முழுவதிலும் இயக்குவதற்காக, சரக்கு ஊர்திகள், வாடகைக் கார்கள், சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள் ஆகியவற்றிற்கும் சென்னை மாநகர் நீங்கலாக ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களுக்கும் நிபந்தனை ஏதுமின்றி அனுமதிகள் வழங்கப்படுகின்றன. போக்குவரத்து ஊர்திகளைக் குறிப்பிட்ட காலத்திற்கொரு முறை ஆய்வு செய்தல், அந்தந்த ஊர்திகளில் ஏற்றிச் செல்வதற்குரிய பயணிகளின் எண்ணிக்கையை வரையறுத்தல், வசதியான இருக்கைகளை வைத்தல், பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தமட்டில் இருக்கை வரிசைகளின் இடையே காணப்படும் இடைவெளி, சரக்கு ஊர்திகளைப் பொறுத்தமட்டில் சரக்கு ஏற்றிய பிறகு அவ்ஊர்திகளின் எடை எவ்வளவாக இருக்க வேண்டும் என்பது, வேகக் கட்டுப்பாடு, ஓட்டுநர்களுக்கு உரிமம் வழங்குதல், ஆகியவற்றின் வாயிலாகப் பொது மக்களின் பாதுகாப்புக்கும், வசதிக்கும் உறுதி செய்யப் பட்டுள்ளது.

7. பயணிப் போக்குவரத்தினை நாட்டுடமையாகவும் அரசின் கொள்கைக்கேற்ப, அரசுத் துறையில் இயங்கி வரும் பயணிப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை சீராகப் பெருகி வருகிறது. 1985 ஆம் ஆண்டு சரக்கு ஊர்திகளின் எண்ணிக்கை 8,335 ஆக அதிகரித்துள்ளது.

8. சுற்றுலாவை வளர்க்க நாடு முழுவதும் ஒப்பந்த வண்டிகளை இயக்க 386 அனைத்திந்திய சுற்றுலா மோட்டார் கார்கள், 51 அனைத்திந்திய சுற்றுலாப் பயணிப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றிற்குத் தேசிய அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன. 1-7-1984 முதல் சுற்றுலா வாடகைக் கார்களுக்கு உரிமம் வழங்கும் அதிகாரம் மண்டலங்களின் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளுக்கு அளிக்கப்பட்டது. இதற்கு முன்பு

1986 மே 2]

இவ்வதிகாரம் தமிழ்நாடு மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரியிடம் இருந்து வந்தது. 2,268 கார்கள் மற்றும் வேன்களுக்கும் சுற்றுலா அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டன.

மாநிலங்களுக்கிடையே போக்குவரத்து.

9. ஒரு மாநிலத்திலிருந்து மற்றொரு மாநிலத்திற்குப் பயணிகள், சரக்குகள் போக்குவரத்து தடையின்றி நடைபெறும் பொருட்டு, அண்டை மாநிலங்களுடன் பரிமாற்ற உடன்பாடுகள் செய்து கொள்ளப்படுகின்றன. மாநிலங்களுக்கிடையே வழித்தடங்களில் செல்லும் பயணிப் பேருந்துகளுக்கு மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் அனுமதிகள் வழங்குகிறது. தமிழ் நாட்டிற்கும் அண்டை மாநிலங்களுக்கிடையேயும் உடன்பாடுகள் செய்து கொள்ளப்பட்டன. தமிழ்நாட்டிற்கும் அண்டை மாநிலங்களாகிய ஆந்திரப் பிரதேசம், கேரளம், கர்நாடகம் மற்றும் யூனியன் பிரதேசமான புதுச்சேரி ஆகிய மாநிலங்கள் ஒவ்வொன்றுக்கும் இடையே ஒப்பந்தங்கள் ஏற்கனவே செய்து கொள்ளப்பட்டுள்ளன. அந்தந்த மாநிலங்களில் பயணிப் பேருந்துகள் சென்று வரும் கிலோமீட்டர் சமதொலைவு அடிப்படையில் அந்த ஒப்பந்தங்கள் செய்து கொள்ளப்படுகின்றன. ஒப்பந்த முறைப்படி மாநிலங்களுக்கிடையே வழித்தட நீளம், ஊர்திகளின் எண்ணிக்கை, தடங்களின் அளவு ஆகியவையும் பாண்டிச்சேரியைப் பொறுத்தமட்டில் 4-க்கு 1 என்ற விகிதத்திலும் பங்கீடுகள் நடத்தப்படுகின்றன.

10. சரக்கு வண்டிகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றின் அனுமதிகள் மீது மேலொப்பமிடுவதற்காக, அண்டை மாநிலங்களுடன் ஏற்கனவே செய்து கொள்ளப்பட்ட ஏற்பாடுகள் கீழே குறிப்பிட்டுள்ளவாறு தொடர்ந்து செயற்படுத்தப்பட்டு வருகின்றது :—

எந்தெந்த மாநிலங்களுக்கு இடையே.

சரக்கு ஊர்திகள். ஒப்பந்த ஊர்திகள்.

(1)	(2)	(3)	பொது. தனியார்.	
			சுற்றுலாச் சீருந்து.	சாதாரணச் சீருந்து.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
தமிழ்நாடு—ஆந்திரா	4,500	100	50	100
தமிழ்நாடு—கர்நாடகம்	3,000	150	100	200
தமிழ்நாடு—கேரளம்	2,000	200	150	500
தமிழ்நாடு—பாண்டிச்சேரி	3,000	வரம்	வரம்	வரம்
		பில்லை.	பில்லை.	பில்லை.

[1986 மே 2]

1939 ஆம் ஆண்டு இயக்கு ஊர்திகள் சட்டத்தின் 63-3 (பி) பிரிவின்கீழ் பாண்டிச்சேரிக்கும் தமிழ் நாட்டிற்கும் இடையேயான போக்குவரத்து பரிமாற்ற உடன்பாடு ஏப்ரல் 1985-ல் இறுதியாக்கப்பட்டு 19-4-1985-லிருந்து அமுலுக்கு வந்தது. கூடுதல் பயணிப் போக்குவரத்து ஊர்திகளின் எண்ணிக்கையை அதிகரிப்பது மட்டுமின்றி, தமிழ்நாட்டிலிருந்து மேலும் 3,000 பொதுச்சரக்கு ஊர்திகள் பாண்டிச்சேரிக்குச் சென்றுவர அனுமதி வழங்கவும், பாண்டிச்சேரியில் இருந்து 300 பொதுச் சரக்கு ஊர்திகள் தமிழ்நாட்டிற்கு வந்து செல்ல அனுமதி வழங்கவும் மேற்படி ஒப்பந்தம் வகை செய்கின்றது.

கூட்டு அனுமதித் திட்டத்தின்கீழ் தமிழ்நாடு, கர்நாடகம், கேரளம், ஆந்திரப் பிரதேசம், குஜராத், மகராஷ்டிரம் ஆகிய மாநிலங்கள், யூனியன் பிரதேசங்களான புதுச்சேரி, கோவா, டாமன், டையு, தாத்ரா மற்றும் நகர் ஹவேலி ஆகியவை அடங்கிய தென் மண்டலத்தில் 900 சரக்கு வண்டிகளை இயக்குவதற்கு தனி உடன்பாடு செய்து கொள்ளப்பட்டுள்ளது. 900 அனுமதிகள் ஏற்கனவே வழங்கப்பட்டுள்ளன. அவற்றில் 54 அனுமதிகள் ஆகி திராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினருக்கு வழங்கப்பட்டன. இந்தியா முழுவதிலும் அல்லது ஐந்து மாநிலங்களுக்குக் குறையாத அண்டை மாநிலங்களிலும் சரக்குப் போக்குவரத்தினைத் தடையின்றி அனுமதிக்கும் நோக்கோடு சரக்கு ஊர்திகளுக்குத் தேசிய அனுமதிகள் வழங்கும் திட்டம் ஒன்றை இந்திய அரசு வகுத்துள்ளது. இத்திட்டத்தின்கீழ், 1975-76-ல் தமிழ்நாட்டிற்கு 250 மற்றும் 150 ஆக இரு கட்டங்களில் மொத்தம் 400 அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டன. 1980-ல் இந்த அனுமதியின் எண்ணிக்கை மேலும் 400 ஆக உயர்த்தப்பட்டது. அதே நேரத்தில், 1978 ஆம் ஆண்டு 47 ஆம் சட்டம் அமுலுக்கு வந்தது. இச்சட்டத்தின்படி 18 விழுக்காடு ஆகி திராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினருக்கு ஒதுக்கப்பட வேண்டும். அதன்படி 1980-ல் உயர்த்திக் கொடுக்கப்பட்ட 400 அனுமதிகளில் 72 அனுமதிகள், ஆகி திராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினருக்கு வழங்கப்பட்டன. 1982 ஆம் ஆண்டு கூடுதலாக 400 அனுமதிகள் தமிழ்நாட்டிற்கு ஒதுக்கப்பட்டன. இதிலும் 72 அனுமதிகள் ஆகி திராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினருக்கு வழங்கப்பட்டன. 1984 ஆம் ஆண்டு மேலும் கூடுதலாக 300 அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டன. இதில் 42

1986 மே 2]

(viii) மெதுவாகச் செல்லும் வாகனங்களும் கனரக வண்டிகளும் செல்லக் கூடாதென தடை குறிப்பிட்ட கால இடைவெளிகளில் விதிக்கப்படுகின்றது. முக்கியமான சாலைகளில் அவசியமான இடங்களிலெல்லாம், கோடிட்டுப் பிரிக்கும் முறை செயலுக்குக் கொண்டுவரப்பட்டுள்ளது.

(ix) நடைபாதைகளில் நெரிசல் நீக்கப்படுகிறது. பாரரியாய்த் திரியும் கால்நடைகள் வளைத்துப் பிடிக்கப் படுகின்றன.

(x) சாலைகளில் பாதசாரிகள் கடக்கும் பாதைகள் எவை, பேருந்து நிற்குமிடங்கள் எவை என்றெல்லாம் காவல் துறையினர் அடையாளமிடுகின்றனர்.

(xi) சாலைப் பாதுகாப்பு குறித்து கருத்தாங்குகள் நடத்தப்படுகின்றன. காவல் துறையைச் சேர்ந்த போக்கு வரத்து விதிகள் செயற்பிரிவுப் பணியாளர்களுக்கு, பம்பாயி லுள்ள போக்குவரத்துப் பயிற்சி நிறுவனம் போன்ற பயிற்சி நிறுவனத்தில் தனிப் பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது.

போக்குவரத்துப் பொறியியல் வட்டம் ஆற்றி வரும் பணிகள்.

49. தமிழ்நாட்டிலுள்ள நகரங்களில் ஆண்டுதோறும் மக்கட் தொகையும், வாகனங்களின் எண்ணிக்கையும் பெருகி வருகிறது. இதனால் ஏற்படும் விளைவுகளைச் சமாளிக்க அவசரமாக முற்பட வேண்டிய அரசுப் பணியாளர்களில் போக்குவரத்துப் பொறியியல் பொறியாளர்கள் முக்கியமான இடம் பெறுகிறார்கள். போக்குவரத்து நெரிசல், போக்குவரத்து தேக்கம், கார்களை நிறுத்தும் ஒதுக்கிடம், லிபத்துக்கள், பயண நேரத்தில் தாமதம், சூழ்நிலையில் இயல்பான நிலைக்குப் பாதிப்பு ஆகிய பல்வேறு சிக்கல்களையும் அவர்கள் சமாளித்து, போக்குவரத்துத் தடையின்றியும், தொடர்ந்து சிக்கலின்றிச் செல்லவும், பாதுகாப்புடன் அமையவும் வழி வகுக்கிறார்கள். பேருந்து, கார் போன்ற வாகனங்களில் செல்லுவோர் அன்றி நடைபாதையிலும், சைக்கிள் பாட்டையிலும் செல்லுவோருக்கும் எளிய முறையில் வடிவமைப்புத் திட்டங்களைத் தயாரித்து அளிக்கிறார்கள்.

[1986 மே 2]

இந்தப் போக்குவரத்துப் பொறியியல் வட்டம், சென்னையில் ஒன்றும் திருச்சியில் ஒன்றுமாக, இரண்டு கோட்டங்களுடன் செயற்படுகிறது. நகரங்களில் உள்ள போக்குவரத்துச் சீரமைப்பின் பொறுப்பை ஏற்றுள்ள காவல்துறை அதிகாரிகளுக்கு எளிமையாகவும், சிக்கலின்றியும், பாதுகாப்புடன் போக்குவரத்தைச் சமாளிப்பதற்கு, திட்டங்கள் அளித்து உதவுகிறது. கீழ்க்காணும் பிரிவுகளில் குறிப்பாகத் திட்டங்கள் வகுக்கப்படுகின்றன :—

1. சாலைகள்-சாலை வளைவுகளை ஒழுங்கமைத்தல்;
2. விபத்து தொடர்ந்து நேரும் இடங்களைக் கண்காணித்து சீர்ப்படுத்துதல்;
3. வாகனங்களுக்கும், நடைபாதை உபயோகிப்போருக்கும் 'சி்க்னல்' விளக்குகளை அமைத்து உதவுதல் ;
5. சாலையில் பாதசாரிகள் கடக்கும் இடங்களில் சரங்கப் அமைக்கத் திட்டமிடுதல்;
5. சாலையில் பாதாரிகள் கடக்கும் இடங்களில் சரங்கப் பாதை அல்லது மேம்பாலம் அமைத்தல் ;
6. சாலைகளை அகலப்படுத்துதல்;
7. சாலைகளில் போதுமான அளவு விளக்கு வெளிச்சம் அமைக்கத் திட்டம்;
8. ஒருவழிப் பாதைகளை திட்டமிடுதல்;
9. பொது உபயோகக் கட்டிடங்களில் தேவையான அளவு கார் நிறுத்தும் ஒதுக்கிடங்களைத் திட்டமிட்டுக் கொடுத்தல்;
10. சாலைகள் சந்திப்புகளில் சிலைகள், வளைவுகள், நினைவுத் தூண்கள் ஆகியவற்றை அமைக்கும் யோசனைகளை ஆராய்ந்து அனுமதியைப் பரிந்துரைத்தல்;
11. திட்டங்களுக்கு முன்னும் பின்னும் உள்ள போக்கு வரத்து நிலையை ஆராய்ந்தறிதல்;
12. சைக்கிளில் செல்லுவோருக்குத் தனிப்பாட்டை அமைத்தல்;

1986 மே 2]

13. சாலை ஓரம் பேருந்து வண்டிகளுக்கு ஒதுக்கிடம் வகுத்தல்;

14. பாதசாரிகளுக்கான நடைபாதையை அமைத்தலும், விரிவாக்குதலும்;

15. சாலையில் வரும் வாகனங்களை நிறுத்தி வைக்க ஒதுக்கிடம் அமைத்தல்;

16. சாலைகளுக்கு அடையாளக் கோடுகளைக் குறித்திடுதல்;

17. போக்குவரத்து கணக்கெடுப்பை, தேசிய நெடுஞ்சாலைகளில் ஒவ்வொரு ஆண்டும், தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் அல்லாத சாலைகளில் மூன்று ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறையும் மிகவும் அதிகமான போக்குவரத்து நெரிசல் நிறைந்த காலங்களிலும், சாதாரண காலங்களிலும் எடுத்து வருகிறது. அங்ஙனம் எடுக்கப்படும் கணக்கெடுப்பு போக்குவரத்து வாகனங்களின் உருப்படிகள் பயணியர்-கார் அலகுகள் என்கிற விகிதத்தில் திரட்டப்படுகிறது. மேலும், சென்னை மாநகரில் உள்ள மூன்று மிகப் பிரதான சாலைகளின் எல்லா சந்திப்புகளிலும் போக்குவரத்து கணக்கெடுப்பு ஆய்வுகளை நடத்தியும், போக்குவரத்து எண்ணிக்கையையும் போக்குவரத்து மாதிரிகளையும் கணித்தும் வருகிறது. இந்த புள்ளிவிவரங்கள் “விவரக் குறிப்புகளின் தொகுப்புகள்” என்று அழைக்கப்படுகிறது. இவற்றை அடிப்படையாகக் கொண்டு மைய மற்றும் மாநில அரசுகள் நெடுஞ்சாலைத் துறையின் அனைத்து மேம்பாட்டுப் பணிகளுக்கும் நிதி ஒதுக்கீடுகள் செய்து வருகின்றன. இப்படிப்பட்ட விவரக் குறிப்புகள் மாநிலத்தில் உள்ள சாலைகளில் கவனத்தை ஈர்க்கும்படி மிக அதிகமான அளவில் போக்குவரத்து நடைபெறும் பகுதிகளை அறிந்து கொள்ள உதவுகிறது.

வாடகை வண்டி.

50. ரிக்ஷா ஓட்டுநர்களின் சரீர உபாதையைக் களையும் வகையில் மனிதாபிமான அடிப்படையில் மோட்டார் என்ஜின்கள் பொருத்தப்பட்ட சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களுக்கு அதிக எண்ணிக்கையில் உரிமங்கள் வழங்குவதென்பது அரசின் கொள்கையாகும். தமிழக அரசின் கூட்டுறவுத் துறையிலிருந்து சொந்தக்காரர்களே ஓட்டுகின்ற சைக்கிள் ரிக்ஷாவுக்கு மோட்டார் என்ஜின்

[1986 மே 2]

பொருத்துவதற்கு நபர் ஒருவருக்கு ரூ. 1,125 மானியம் வழங்க ஆணை பிறப்பித்துள்ளது. 1984-85 ஆம் ஆண்டில் திண்டுக்கல் நகரில் மட்டும் சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களை மோட்டார் என்ஜின் பொருத்தப்பட்ட சைக்கிள் ரிக்ஷாவாக மாற்ற ரூ. 50,000 மானியமாக வழங்க அரசு (கூட்டுறவுத் துறை) அங்கீகாரம் வழங்கியுள்ளது. மேற்படி மானியத் தொகை சைக்கிள் ரிக்ஷா ஓட்டுநர்கள் கூட்டுறவு சங்கங்கள் மூலமாகப் பட்டுவாடா செய்யப்படுகின்றது.

தற்பொழுது 120 சி.சி. செயல்திறன் வரை உள்ள மோட்டார் என்ஜின்கள் பொருத்தப்பட்ட சைக்கிள் ரிக்ஷாக்கள் 1911 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு வாடகை வண்டிகள் சட்டத்தின்கீழ் பதிவு செய்யப்பட அனுமதிக்கப்படுகின்றன. மோட்டார் வாகன சட்டத்தைத் திருத்தி 120 சி.சி. செயல்திறன் வரை உள்ள மோட்டார் என்ஜின் பொருத்தப்பட்ட சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களுக்கு, மோட்டார் வாகன சட்டத்திலிருந்து விதிவிலக்களிக்க மாநில அரசு மத்திய அரசினைக் கேட்டுக் கொண்டுள்ளது. சென்னை நகரில் மட்டும் தற்பொழுது (31—1—1986 வரை) 471 மோட்டார் என்ஜின் பொருத்தப்பட்ட சைக்கிள் ரிக்ஷாக்கள் ஓடுகின்றன.

புதிய செயற்குறிப்புகள்.

51. 1986-87 ஆம் ஆண்டில், ஹோசூர் மற்றும் ஆத்தூரில் பிரிவு அலுவலகங்கள் அமைக்க உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

52. போக்குவரத்துத் துறையின் சோதனைச் சாவடிக்கு கட்டிடம் கட்டுவதற்கு ஜிஜீவாடி கிராமத்தில் ரூ. 41,017 செலவில் நிலம் வாங்க உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

53. அசசிற்கு சேர வேண்டிய பாக்கித் தொகையை வசூல் செய்யவும், வரி ஏய்ப்பைத் தடுக்கவும், பெரியார் மாவட்டத்தில் மாநில எல்லைப் பகுதியான பன்னாரியில் தணிக்கைச் சாவடி ஒன்றை இவ்வாண்டு நிறுவ அரசு உத்தேசித்துள்ளது.

54. தற்பொழுதுள்ள 400 அகில இந்தியச் சுற்றுலாச் சீருந்துகளின் அனுமதிகளுக்குமேல் சுற்றுலாவைப் பெருக்கக் கூடுதலாக 200 அகில இந்திய சுற்றுலாச் சீருந்துகளின் அனுமதிகளை வழங்க, மைய அரசிற்கு கருத்துரு அனுப்பப்பட்டுள்ளது. மைய அரசின் ஆணைகள் எதிர்நோக்கப்படுகின்றன.